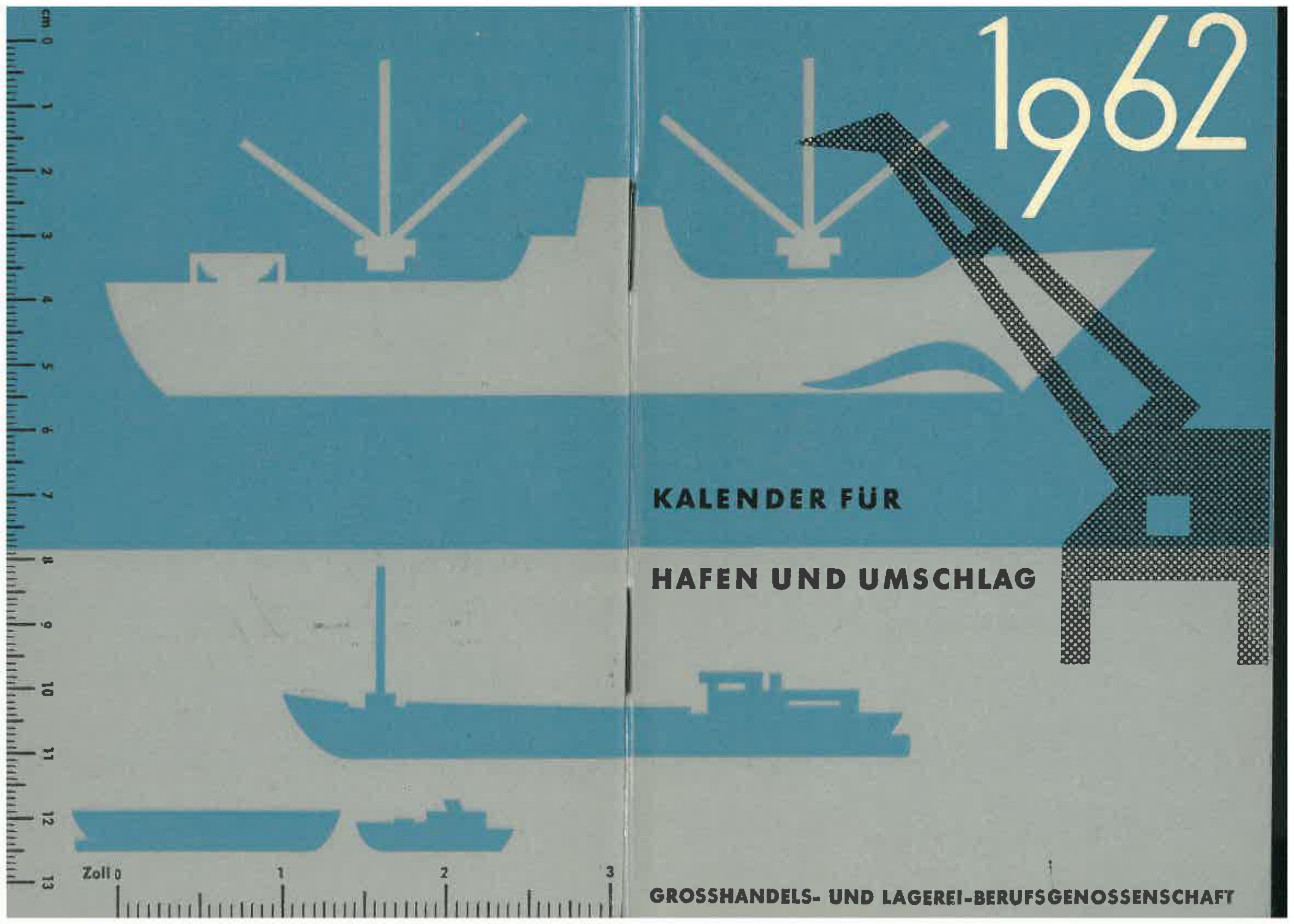

1962
KALENDER FÜR
HAFEN UND UMSCHLAG
GROSSHANDELS- UND LAGEREI-BERUFSGENOSSENSCHAFT
cm 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13
Zoll 0 1 2 3

EUROPA
DEUTSCHLAND
ISLAND
NEUSEELAND
RUMÄNIEN
ARGENTINIEN
FINNLAND
ISRAEL
NIEDERLANDE
SCHWEDEN
AUSTRALIEN
FRANKREICH
ITALIEN
NORWEGEN
SCHWEIZ
BELGIEN
GHANA
JAPAN
ÖSTERREICH
SPANIEN
BRASILIEN
GRIECHENLAND
JUGOSLAWIEN
PAKISTAN
SUDAN
BURMA
GROSSBRITANNIEN
KANADA
PANAMA
SÜDAFRIK. UNION
CHILE
INDIEN
LIBANON
PERU
TSCHECHOSLOWAKEI
CHINES. VOLKS. REP.
INDONESIEN
LIBERIA
PHILIPPINEN
TÜRKEI
CHINA (NATIONAL)
IRAN
LIBYEN
POLEN
UdSSR
DÄNEMARK
IRLAND
MAROKKO
PORTUGAL
USA

QUARANTÄNE FI.
BLAUER PETER
ZOLL (ABGEFERTIGT)
PULVERFLAGGE
JOLLENFÜHRER

HELFT UNFÄLLE VERHÜTEN!

Es gibt immer einen sicheren Weg!

KALENDER 1962

	JANUAR	FEBRUAR	MÄRZ
Sonntag	7 14 21 28	4 11 18 25	4 11 18 25
Montag	1 8 15 22 29	5 12 19 26	5 12 19 26
Dienstag	2 9 16 23 30	6 13 20 27	6 13 20 27
Mittwoch	3 10 17 24 31	7 14 21 28	7 14 21 28
Donnerstag	4 11 18 25	1 8 15 22	1 8 15 22 29
Freitag	5 12 19 26	2 9 16 23	2 9 16 23 30
Sonnabend	6 13 20 27	3 10 17 24	3 10 17 24 31

	APRIL	MAI	JUNI
Sonntag	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24
Montag	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25
Dienstag	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26
Mittwoch	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27
Donnerstag	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28
Freitag	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29
Sonnabend	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30

	JULI	AUGUST	SEPTEMBER
Sonntag	1 8 15 22 29	5 12 19 26	2 9 16 23 30
Montag	2 9 16 23 30	6 13 20 27	3 10 17 24
Dienstag	3 10 17 24 31	7 14 21 28	4 11 18 25
Mittwoch	4 11 18 25	1 8 15 22 29	5 12 19 26
Donnerstag	5 12 19 26	2 9 16 23 30	6 13 20 27
Freitag	6 13 20 27	3 10 17 24 31	7 14 21 28
Sonnabend	7 14 21 28	4 11 18 25	1 8 15 22 29

	OKTOBER	NOVEMBER	DEZEMBER
Sonntag	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30
Montag	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31
Dienstag	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25
Mittwoch	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26
Donnerstag	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27
Freitag	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28
Sonnabend	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29

Wie seine Vorgänger fordert auch der diesjährige Hafenkalender wieder unsere Versicherten in den See- und Binnenhäfen zur tätigen Mithilfe bei der Verhütung von Unfällen auf. Es geht darum, bei allen an den Umschlagsarbeiten Beteiligten das im Hinblick auf die bestehenden Unfallgefahren so dringend erforderliche Sicherungsbewußtsein zu vertiefen.

Der Kalender wurde in diesem Jahr mit einem Anhang versehen, der manches Wissenswerte für die sichere Durchführung der Arbeiten, aber auch einige Angaben für den privaten Gebrauch enthält.

Wir hoffen, daß das Büchlein zu Ihrem treuen Begleiter durch das Jahr 1962 wird, für das wir Ihnen Gesundheit und Erfolg wünschen.

Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft

Persönliche Notizen

Name: ______________________

Wohnung: ______________________ Tel.: ________

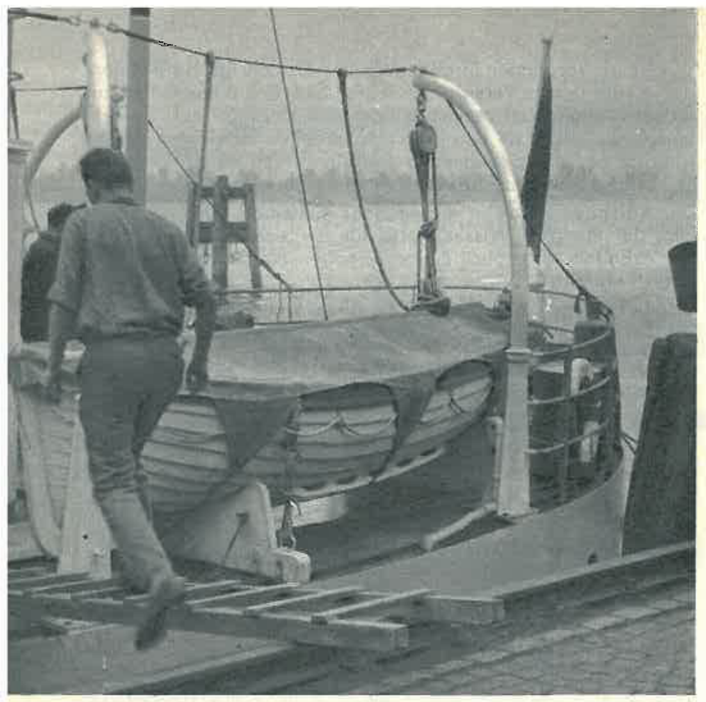
Betrieb: ______________________ Tel.: ________

Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft: ______________________ Tel.: ________

Arzt: ______________________ Tel.: ________

Krankenwagen: ______________________ Tel.: ________

Polizei: ______________________ Tel.: ________



Wird das immer gut gehen?

Es ist unzulässig, Leitern als Laufstege zu verwenden. Die Benutzer finden keine sichere Auftrittsfläche vor und können daher leicht durchtreten oder ausrutschen und abstürzen. Meist bilden solche Leitern hinter ihren Auflagestellen gefährliche Wippen. Im übrigen sind die Leitern nicht für derartige ungünstige Belastungsfälle gebaut, so daß Bruchgefahr besteht.

Nebenbei noch: Die abgebildete „Leiter" dürfte nicht einmal als normale Anstelleiter benutzt werden, weil es streng verboten ist, Leitersprossen nur durch Aufnageln oder Aufschrauben auf den Holmen zu befestigen.



Im Zirkus stimmt Balance heiter, doch nicht im Hafen, auf der Leiter ...

JANUAR

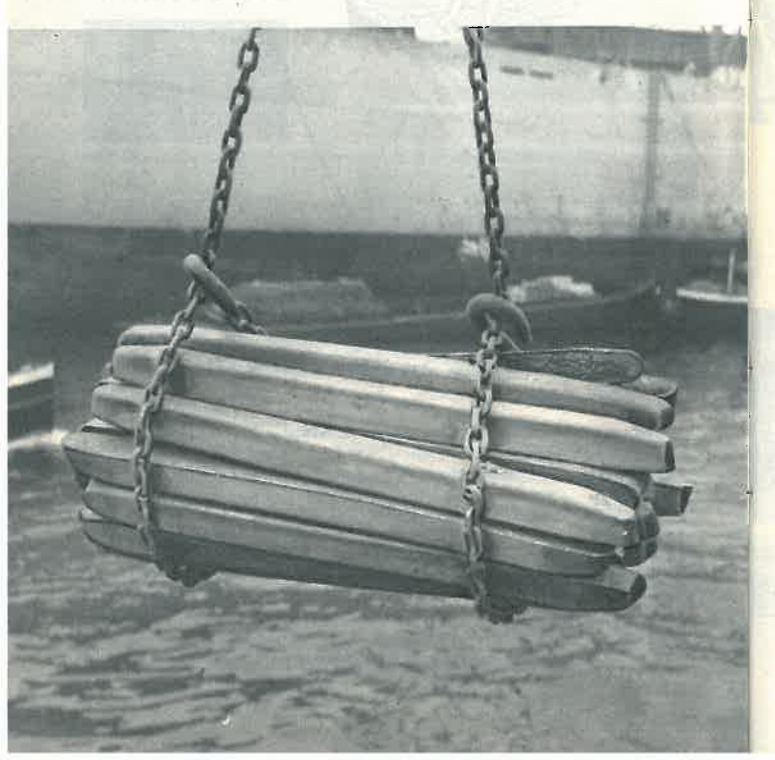
		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
1 MO					
2 DI					
3 MI					
4 DO					
5 FR					
6 SA					
7 SO					
8 MO					
9 DI					
10 MI					
11 DO					
12 FR					
13 SA					

1. Januar – Neujahr

Gutgeschnürte Kupferbarrenhieve

Beim Arbeiten mit zwei Hakenketten müssen die Haken von innen nach außen eingehakt werden, um ein ungewolltes Herausfallen der Haken beim Aufsetzen der Last zu verhindern.

Die Haken sind stets um die Kette herumzulegen und dürfen keinesfalls in die Kettenglieder eingehakt werden.



JANUAR

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
14 SO					
15 MO					
16 DI					
17 MI					
18 DO					
19 FR					
20 SA					
21 SO					
22 MO					
23 DI					
24 MI					
25 DO					
26 FR					
27 SA					
28 SO					
29 MO					
30 DI					
31 MI					



Vorsicht ist
keine Feigheit . . .

. . . und Leichtsinn
kein Mut!

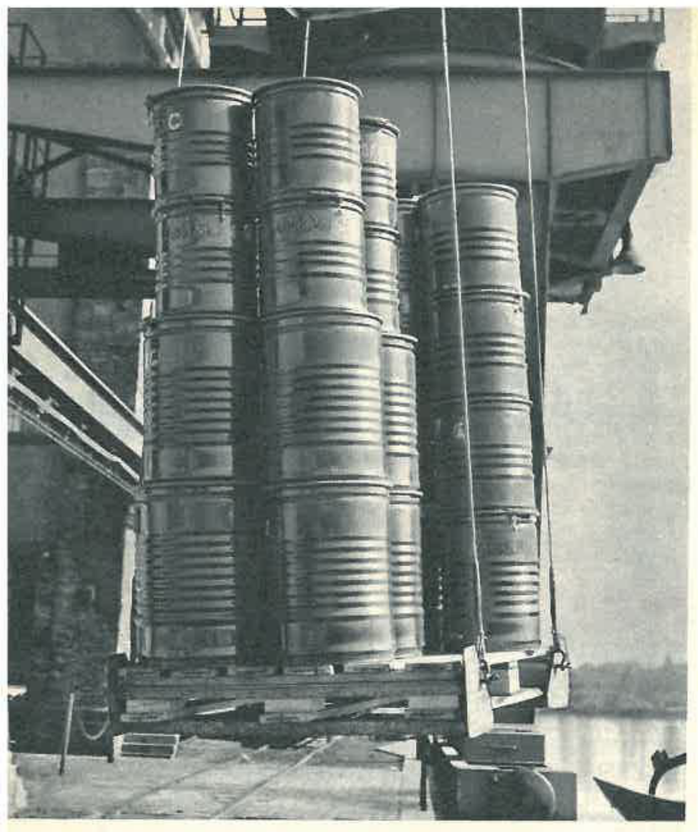


Der Mensch hat drei Wege klug zu handeln:

**Durch Nachdenken, das ist der edelste;
durch Nachahmen, das ist der leichteste;
durch Erfahrung, das ist der bitterste!**

FEBRUAR

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
1 DO					
2 FR					
3 SA					
4 SO					
5 MO					
6 DI					
7 MI					
8 DO					
9 FR					
10 SA					
11 SO					
12 MO					
13 DI					



Ob niemand beim Beladen der Plattform daran gedacht hat, wie leicht ein solcher völlig ungesicherter Fässer-Turmbau bei der kleinsten Unregelmäßigkeit zusammenstürzen und dabei Menschen verletzen oder töten kann?

Lasten nur so hoch auf Plattformen stapeln, daß sie auf allen Seiten wirksam gegen Absturz gesichert werden können.

FEBRUAR

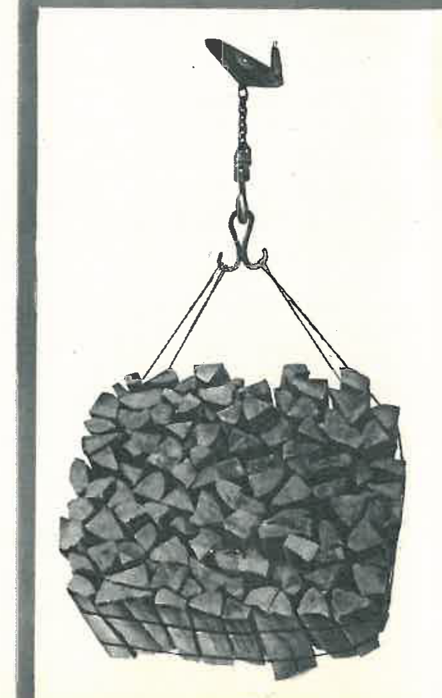
		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
14 MI					
15 DO					
16 FR					
17 SA					
18 SO					
19 MO					
20 DI					
21 MI					
22 DO					
23 FR					
24 SA					
25 SO					
26 MO					
27 DI					
28 MI					

Willst Du sicher durch den Hafen »segeln«, beachte stets die Unfallregeln!



Als Zubehör für Anschlaggeschirre dürfen nur solche Haken, Schäkel und Ringe verwendet werden, die hinsichtlich des Werkstoffes und der Ausführung normgerecht sind. Außerdem ist der hier gezeigte „Hängegang“ für Holzscheite, Rundhölzer und dgl. grundsätzlich unzulässig. Die Stropps müssen so um die Hieve gelegt werden, daß die Hölzer dabei fest geschnürt werden.

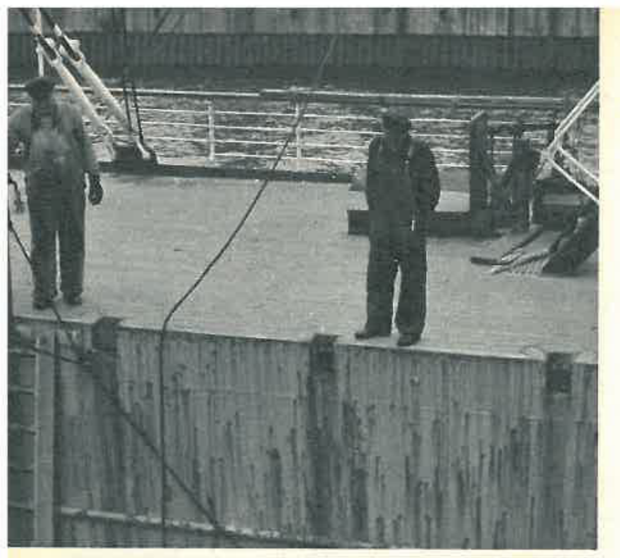
DIE PERFEKTE UNFALLHIEVE AM »HAUSMACHER-HAKEN«



Leichtsinn führt zu Unfällen!

MÄRZ

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
1 DO					
2 FR					
3 SA					
4 SO					
5 MO					
6 DI					
7 MI					
8 DO					
9 FR					
10 SA					
11 SO					
12 MO					
13 DI					



An einem solchen gefahrvollen Standort an ungeschützter Luke kann die kleinste Gleichgewichtsstörung infolge Stolperns, Fehltritts, Anstoßes, Unwohlseins oder dgl. schwere Körperschäden oder gar den Tod zur Folge haben.

Zur Sicherung gegen Absturz müssen an offenen Luken ohne Süll Geländer mit festen Stützen und straffgespannten Seilen oder Ketten angebracht werden.

Sichern Sie sich gegen Unfälle!

MÄRZ

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
14 MI					
15 DO					
16 FR					
17 SA					
18 SO					
19 MO					
20 DI					
21 MI					
22 DO					
23 FR					
24 SA					
25 SO					
26 MO					
27 DI					
28 MI					
29 DO					
30 FR					
31 SA					

Der Wahrschaumann soll von einem sicheren Standort aus, von dem er den Arbeitsplatz im Schiffsraum gut übersehen kann, dem Kranführer, mit dem er ebenfalls einwandfreie Sichtverbindung haben muß, klare Handzeichen für das Heben und Senken der Lasten geben.

Auf Seeschiffen müssen für das Löschen und Laden immer Wahrschaumänner (Signalmänner) an der Luke bestellt werden, und zwar auf größeren für jeden einzelnen Gang, auf kleineren Schiffen kann der Wahrschaumann an einer Luke auch zwei Gänge wahrnehmen, wenn die Stellung der Krane zueinander nur ein wechselweises Landen der Hieve zuläßt.

Die Pflichten des Wahrschaumannes sind aus der Unfallverhütungsvorschrift 10 „Stauereibetriebe“ § 13 ersichtlich, die im Anhang dieses Kalenders abgedruckt ist. Vergleiche ferner auch die Tafel über Handzeichen für das Heben und Senken von Lasten

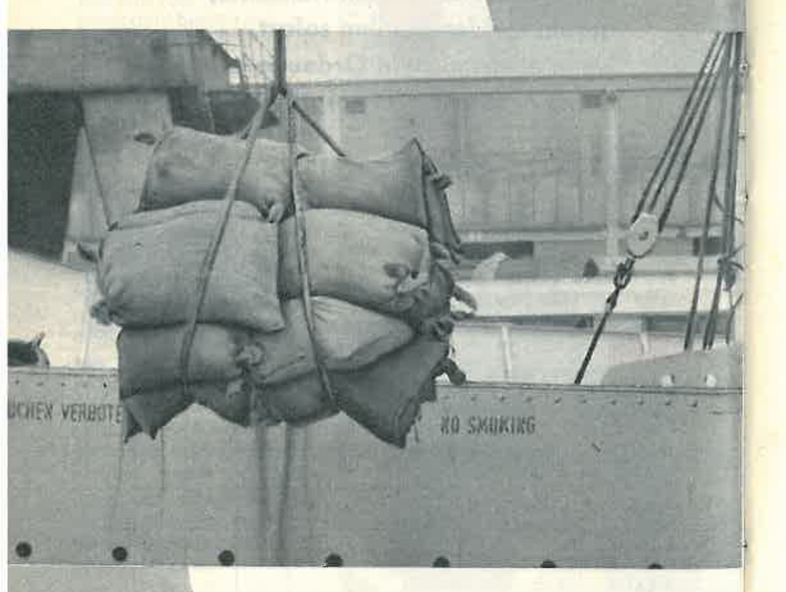


Der Stauervize ist kein Hellseher, darum melden Sie ihm sofort, wenn etwas nicht in Ordnung ist, damit er für Abhilfe sorgt!

APRIL

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
1 SO					
2 MO					
3 DI					
4 MI					
5 DO					
6 FR					
7 SA					
8 SO					
9 MO					
10 DI					
11 MI					
12 DO					
13 FR					

. . . und leise rieselt das Erz!



Eine völlig unvorschriftsmäßige Hieve, bei der die Säcke nicht ausreichend durch den Stropp geschnürt sind und daher ausschießen können. Durch das Auslaufen des Erzes aus den beschädigten Säcken treten gefährliche Lageveränderungen bei den anderen Säcken ein und es muß mit einem Auseinanderfallen der gesamten Hieve gerechnet werden.

APRIL

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
14 SA					
15 SO					
16 MO					
17 DI					
18 MI					
19 DO					
20 FR					
21 SA					
22 SO					
23 MO					
24 DI					
25 MI					
26 DO					
27 FR					
28 SA					
29 SO					
30 MO					

20. April – Karfreitag • 22./23. April – Ostern

Eine alte Unsitte!



Die Hieve hängt, weil der Platz auf der Waage besetzt ist, gefahrdrohend über der offenen Luke. Hier hat der Wahrschaumann (Signalmann, Decksmann) versagt.

Er hätte das Zeichen zum Hieven der Last erst dann geben dürfen, nachdem der Platz zum Verladen der Säcke auf der Waage frei war. Vergleiche hierzu die Bestimmungen des § 13 der Unfallverhütungsvorschrift 10 „Stauerei-Betriebe", die im Anhang dieses Kalenders abgedruckt ist.



Scheint auch das Fliegen angenehm,
Die Landung wird höchst unbequem.
Drum nehmt Elektrokarren auch,
stets nur für Lasten in Gebrauch!

MAI

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
1 DI					
2 MI					
3 DO					
4 FR					
5 SA					
6 SO					
7 MO					
8 DI					
9 MI					
10 DO					
11 FR					
12 SA					
13 SO					

1. Mai – Tag der Arbeit





Ob es bei den hierfür Verantwortlichen zu Hause auch so aussieht?

Wohl kaum, denn dort klart Mutti gründlich auf!

Der Verkehr auf einem Deck wie dem hier gezeigten ist äußerst gefahrvoll.

Die Lukendeckel, Scherstöcke und das Stauholz müssen in ausreichendem Abstand von dem Lukensüll so gestapelt werden, daß ordnungsmäßige Verkehrswege vorhanden sind, der Zugang zu den Winden und Raumleitern nicht behindert wird und ausreichender sowie sicherer Platz für den Wahrschaumann am Lukensüll verbleibt.

Hochkant abgestellte Scherstöcke sind gegen Umfallen zu sichern.

MAI

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
14 MO					
15 DI					
16 MI					
17 DO					
18 FR					
19 SA					
20 SO					
21 MO					
22 DI					
23 MI					
24 DO					
25 FR					
26 SA					
27 SO					
28 MO					
29 DI					
30 MI					
31 DO					

31. Mai – Himmelfahrt

Mit Verständnis und gutem Willen läßt sich immer eine sichere Methode finden!



Die Lukendeckel dieses Rheinkahnes (oberes Bild) sind zwar sauber auf Deck gestapelt, aber sie sind ungesichert und können daher beim Anstoßen einer Hieve oder infolge einer heftigen Schiffsbewegung leicht in den Schiffsraum hinabfallen und die dort tätigen Personen verletzen.

Daß es auch anders geht, zeigen die Bilder links und unten. Die Lukenbretterstapel sind hier jeweils in der Mitte festgezurrt und an den Enden mittels Schraubsicherungen gehalten.



Merkt beim Verladen solcher Ballen, daß jeder freien Rücken hat. Wem so ein Ding ins Kreuz gefallen, der ist wie Hein, wahrscheinlich platt.

JUNI

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
1 FR					
2 SA					
3 SO					
4 MO					
5 DI					
6 MI					
7 DO					
8 FR					
9 SA					
10 SO					
11 MO					
12 DI					
13 MI					

10./11. Juni – Pfingsten



Mit Draht, Bandeisen, Schnüren oder dgl. zusammengehaltene Güter dürfen nicht mit Haken angeschlagen werden, die man unter die Umschnürung hakt. Ein derartiger Gebrauch von Haken, Klauen usw. – auch Loshaken genannt – ist lediglich zum Anlüften der Güter beim Zusammenstellen der Hieven statthaft.

JUNI

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
14 DO					
15 FR					
16 SA					
17 SO					
18 MO					
19 DI					
20 MI					
21 DO					
22 FR					
23 SA					
24 SO					
25 MO					
26 DI					
27 MI					
28 DO					
29 FR					
30 SA					

17. Juni – Tag der deutschen Einheit





Bei der Arbeit festes Schuhwerk tragen!

Sandalen sind zwar in der warmen Jahreszeit angenehm zu tragen, aber sie eignen sich **n i c h t** als Fußbekleidung bei der Hafenarbeit. Fußquetschungen und Stürze infolge Unterhakens der Sandalen können leicht eintreten.



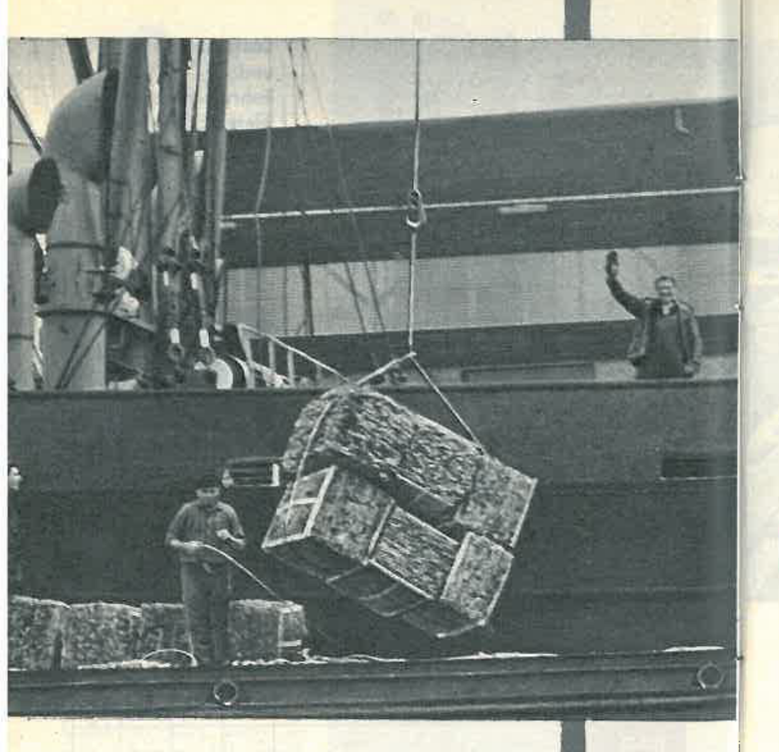




Lastschutzgitter und Fahrerschutzbügel bieten Sicherheit!

JULI

Tag		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
1 SO					
2 MO					
3 DI					
4 MI					
5 DO					
6 FR					
7 SA					
8 SO					
9 MO					
10 DI					
11 MI					
12 DO					
13 FR					



Sicher im Stropp geschnürte Hieve

Dies ist die richtige Methode, Korkballen umzuschlagen. Das Einhängen von Haken in die Verschnürung (Loshaken) ist der damit verbundenen großen Gefahr wegen verboten.

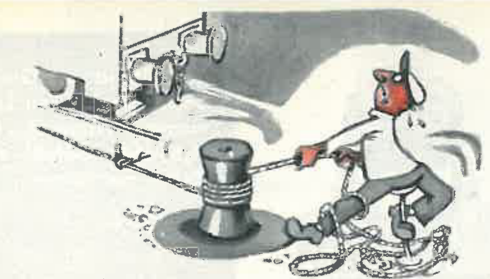
JULI

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
14 SA					
15 SO					
16 MO					
17 DI					
18 MI					
19 DO					
20 FR					
21 SA					
22 SO					
23 MO					
24 DI					
25 MI					
26 DO					
27 FR					
28 SA					
29 SO					
30 MO					
31 DI					

Für einen gefahrlosen Verkehr an Deck müssen auf Schiffen mit Decksladung besondere Vorkehrungen getroffen werden. Es sind Laufbohlen auszulegen und sicher zu befestigen. Als Absturzsicherungen sind feste Geländer oder straffgespannte Strecktaue anzubringen.



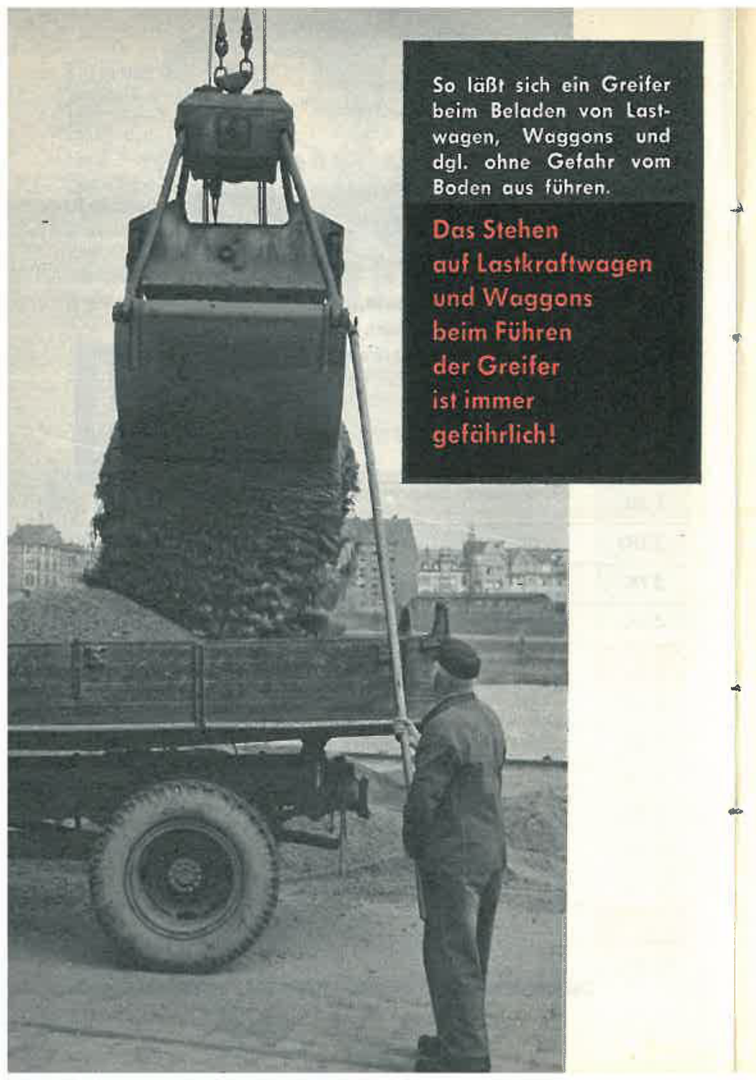
Auf dem oben abgebildeten Laufsteg besteht allerdings Stolpergefahr durch die Spanndrähte, die der Ladungsbefestigung dienen. Man hätte den Laufsteg oberhalb der Drähte anordnen müssen.
Auch für sichere Aufstiege zu den höhergelegenen Laufstegen ist Sorge zu tragen.



Wer stets auf Sicherheit bedacht,
ins Spillseil keinen Knoten macht.
Auch ist's allein für dich zu schwer,
drum hol den zweiten Mann dir her!

AUGUST

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
1 MI					
2 DO					
3 FR					
4 SA					
5 SO					
6 MO					
7 DI					
8 MI					
9 DO					
10 FR					
11 SA					
12 SO					
13 MO					



So läßt sich ein Greifer beim Beladen von Lastwagen, Waggons und dgl. ohne Gefahr vom Boden aus führen.

Das Stehen auf Lastkraftwagen und Waggons beim Führen der Greifer ist immer gefährlich!

AUGUST

Tag		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
14 DI					
15 MI					
16 DO					
17 FR					
18 SA					
19 SO					
20 MO					
21 DI					
22 MI					
23 DO					
24 FR					
25 SA					
26 SO					
27 MO					
28 DI					
29 MI					
30 DO					
31 FR					



Bei ungünstig stehenden Ladebäumen kann es leicht eintreten, daß Windenführer durch die Hieve gefährdet werden.

Die Bäume müssen so gestellt sein, daß Hieven nicht über die Bedienungsleute der Winden hinweggeführt werden müssen.



Den Schlüssel abzieh'n!
Stets dran denken!
Dann kann kein Unbefugter lenken.

SEPTEMBER

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
1 SA					
2 SO					
3 MO					
4 DI					
5 MI					
6 DO					
7 FR					
8 SA					
9 SO					
10 MO					
11 DI					
12 MI					
13 DO					

GEFAHR!



Stets Augen auf, der Unfallteufel lauert überall!

Die Lukenbretter liegen hier viel zu knapp auf dem schon „ergrauten" Mittellängsbalken (Dickbaum, Lukenbalken) eines Kahnes auf und können bei der geringsten Erschütterung abrutschen und zusammen mit den darauf gestapelten Lukenbrettern in den Schiffsraum fallen. Ob keiner der Beteiligten diesen Mangel bemerkt hatte?



SEPTEMBER

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
14 FR					
15 SA					
16 SO					
17 MO					
18 DI					
19 MI					
20 DO					
21 FR					
22 SA					
23 SO					
24 MO					
25 DI					
26 MI					
27 DO					
28 FR					
29 SA					
30 SO					

Zu hoch gestapelt und ungesichert!



Leichtsinnig zusammengestellte Hieve

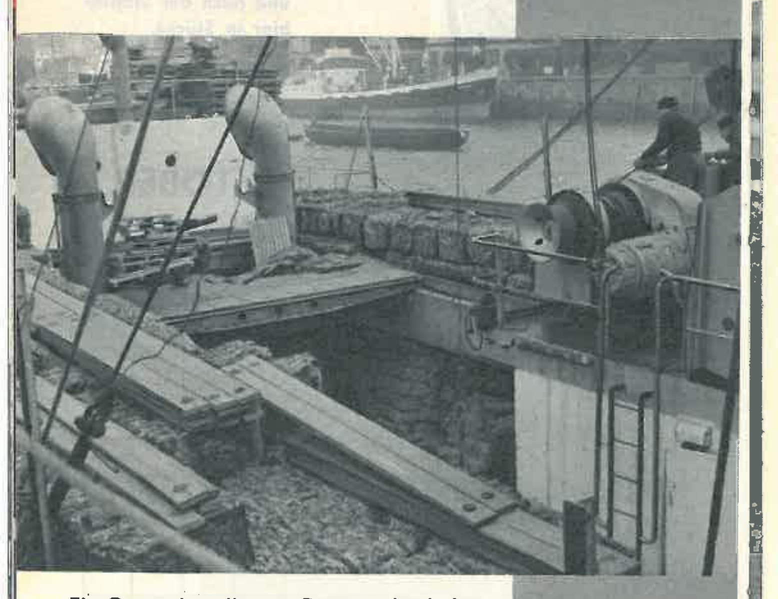
Das Ladegut darf nur so hoch auf der Palette gestapelt werden, daß es allseitig gegen Herabfallen gesichert ist.
Es ist ungefährlicher, den Umschlag derartiger Güter mit anderen dafür geeigneten Lastaufnahmemitteln wie Netzbrocken, Ladekästen oder dgl. durchzuführen.



Durch Überlastung geh'n die Brücke und auch der Stapler hier in Stücke.

OKTOBER

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
1 MO					
2 DI					
3 MI					
4 DO					
5 FR					
6 SA					
7 SO					
8 MO					
9 DI					
10 MI					
11 DO					
12 FR					
13 SA					



Ein Gang über dieses » Promenadendeck « kann leicht mit einem verhängnisvollen Absturz enden. Es fehlen hier die erforderlichen Sicherungen z. B. durch zuverlässige feste Geländer oder in ausreichendem Abstand von der Absturzkante straffgespannte Strecktaue.

Laufplanken – als solche dürfen übrigens Lukendeckel nicht verwendet werden – sind stets so auszulegen bzw. sicher zu befestigen, daß sie nicht gefahrvoll federn, abrutschen oder kippen können.

OKTOBER

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
14 SO					
15 MO					
16 DI					
17 MI					
18 DO					
19 FR					
20 SA					
21 SO					
22 MO					
23 DI					
24 MI					
25 DO					
26 FR					
27 SA					
28 SO					
29 MO					
30 DI					
31 MI					



Hier weist ein eindrucksvolles Warnschild auf die Gefahren im Arbeitsbereich eines schweren Trimm-Greifers hin:

Stets raus aus der Gefahrenzone unter schwebenden Lasten!



NOVEMBER

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
1 DO					
2 FR					
3 SA					
4 SO					
5 MO					
6 DI					
7 MI					
8 DO					
9 FR					
10 SA					
11 SO					
12 MO					
13 DI					

Hier trügt der Schein, dieser Fallriegel ist unwirksam und sichert den Scherstock nicht gegen Ausheben.





Bei nicht zuverlässig wirksamen Scherstocksicherungen, wie in dem oben abgebildeten Fall, muß man zusätzlich sichern z. B. durch eine kräftige am Süllrand angeschraubte Zwinge.

Unzulässig ist eine behelfsmäßige Sicherung des Scherstockes mit Tauwerk. Soweit die betrieblichen Umstände es zulassen, sind die Scherstöcke auszuheben und für die Dauer des Löschens und Ladens an Deck abzulegen.

Scheuen Sie keine Mühe, sich und Ihre Arbeitskollegen vor den durchaus vermeidbaren Scherstockunfällen, die meist schwere körperliche Schäden oder sogar den Tod zur Folge haben, zu schützen.



NOVEMBER

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
14 MI					
15 DO					
16 FR					
17 SA					
18 SO					
19 MO					
20 DI					
21 MI					
22 DO					
23 FR					
24 SA					
25 SO					
26 MO					
27 DI					
28 MI					
29 DO					
30 FR					

21. November – Buß- und Bettag



Auf Seeschiffen ist während des Aufenthaltes in Häfen stets dafür zu sorgen, daß die Ankerketten durch die sogenannten »Stopper« sicher festgehalten werden. So wird verhindert, daß die Anker unter ihrem hohen Eigengewicht von selbst fallen und auf längsseits des Schiffes liegenden Kähnen, Schuten, Barkassen und dgl. Unheil anrichten können.

Das obere Bild zeigt eine ordnungsgemäß eingerückte Ankerkettensperre, während auf dem unteren Bild der hintere Stopper völlig geöffnet und der im Vordergrund befindliche nur unzureichend eingelegt ist.





DEZEMBER

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
1 SA					
2 SO					
3 MO					
4 DI					
5 MI					
6 DO					
7 FR					
8 SA					
9 SO					
10 MO					
11 DI					
12 MI					
13 DO					
14 FR					
15 SA					
16 SO					
17 MO					
18 DI					

Nur sicheres Anschlaggeschirr (Stroppen, Ketten, Drahtseile, Schäkel usw.) benutzen!

Finger weg von schadhaftem Gerät!

Hieven ordentlich anschlagen! Nach Zwischenlandung Stroppen wieder festschlagen! Nicht um Schotten, Stützen, Raumleitern hieven! Faßklauen nur bei breiten und sicheren Krösen verwenden, sonst Stroppen benutzen. Niemals in Verschnürungen haken!

Wir wünschen ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes Neues Jahr!

DEZEMBER

		1. SCHICHT	2. SCHICHT	3. SCHICHT	4. SCHICHT
19 MI					
20 DO					
21 FR					
22 SA					
23 SO					
24 MO					
25 DI					
26 MI					
27 DO					
28 FR					
29 SA					
30 SO					
31 MO					

25./26. Dezember – Weihnachten

KALENDER 1963

	JANUAR	FEBRUAR	MÄRZ
Sonntag	6 13 20 27	3 10 17 24	3 10 17 24 31
Montag	7 14 21 28	4 11 18 25	4 11 18 25
Dienstag	1 8 15 22 29	5 12 19 26	5 12 19 26
Mittwoch	2 9 16 23 30	6 13 20 27	6 13 20 27
Donnerstag	3 10 17 24 31	7 14 21 28	7 14 21 28
Freitag	4 11 18 25	1 8 15 22	1 8 15 22 29
Sonnabend	5 12 19 26	2 9 16 23	2 9 16 23 30

	APRIL	MAI	JUNI
Sonntag	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30
Montag	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24
Dienstag	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25
Mittwoch	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26
Donnerstag	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27
Freitag	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28
Sonnabend	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29

	JULI	AUGUST	SEPTEMBER
Sonntag	7 14 21 28	4 11 18 25	1 8 15 22 29
Montag	1 8 15 22 29	5 12 19 26	2 9 16 23 30
Dienstag	2 9 16 23 30	6 13 20 27	3 10 17 24
Mittwoch	3 10 17 24 31	7 14 21 28	4 11 18 25
Donnerstag	4 11 18 25	1 8 15 22 29	5 12 19 26
Freitag	5 12 19 26	2 9 16 23 30	6 13 20 27
Sonnabend	6 13 20 27	3 10 17 24 31	7 14 21 28

	OKTOBER	NOVEMBER	DEZEMBER
Sonntag	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29
Montag	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30
Dienstag	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31
Mittwoch	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25
Donnerstag	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26
Freitag	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27
Sonnabend	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28

Ihre Berufsgenossenschaft sorgt für Sie . . .

Sie vor Unfällen zu bewahren oder, falls Sie dennoch einen Unfall erleiden sollten, Ihnen mit allen Mitteln Ihre Gesundheit wiederzugeben, sind die Hauptaufgaben der

Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft.

Seit 75 Jahren sorgen wir für Sie und Ihre Familie, bemühen wir uns, bei einem eingetretenen Unfall durch ärztliche Maßnahmen die Verletzungsfolgen zu beseitigen und Sie und Ihre Angehörigen für die Zeit der erzwungenen Arbeitspause oder auch in Zukunft vor einer wirtschaftlichen Not zu bewahren.

Wie sah es früher aus?

Es gab zunächst keine Unfallverhütungsvorschriften. So war der Arbeiter gezwungen, an Maschinen zu arbeiten, die nicht mit allen zur Verfügung stehenden technischen Mitteln gegen das Eintreten von Unfällen geschützt waren. Hatte der Berufstätige einen Unfall erlitten und dabei seine Erwerbsfähigkeit ganz oder teilweise eingebüßt, so war er darauf angewiesen, seine Schadensersatzansprüche gegen den Unternehmer in einem gerichtlichen Verfahren geltend zu machen. Dabei verlor er Zeit, war oft vor schwierige Beweisfragen gestellt und mußte zunächst die Gerichtskosten aufbringen. Gewann er den Prozeß, so scheiterte die Durchsetzung seiner Ansprüche u. U. daran, daß der Unternehmer nicht in der Lage war, seine Schadensersatzansprüche zu befriedigen. Der Berufstätige und seine Familie waren nur zu oft der bitteren Not ausgesetzt.

Und heute?

Heute, nach Einführung der gesetzlichen Unfallversicherung, hat der Unfallverletzte einen sicheren Anspruch gegen die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung, die die Haftpflicht der Unternehmer gegenüber dem Verletzten abgelöst haben. Diese Träger der Unfallversicherung sind die Berufsgenossenschaften. Eine von ihnen, die Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft, betreut Sie und Ihre Angehörigen.

Vorbeugen ist besser als heilen! Und darum ist eine der wichtigsten Aufgaben der Berufsgenossenschaft, Unfälle zu verhüten. Darum sind aus jahrzehntelanger Erfahrung heraus Unfallverhütungsvorschriften entwickelt, sind immer neuere und bessere technische Einrichtungen in Zusammenarbeit mit Unternehmern und Arbeitnehmern geschaffen worden, die ein möglichst gefahrloses Arbeiten gewährleisten und Sie vor Unfällen bewahren sollen.

Sie kennen die Mitarbeiter unseres Technischen Aufsichtsdienstes von den ständigen Begegnungen im Hafen. Diese technisch geschulten, mit den Einrichtungen des Hafens, Problemen und Gefahren bis ins einzelne vertrauten Angestellten der Berufsgenossenschaft haben die Aufgabe, die technischen Einrichtungen, das ordnungsmäßige Laden und Löschen usw. zu überwachen und Gefahrenquellen auszuschalten. Sie sind für Sie und Ihre Sicherheit ständig tätig. Darum wenden Sie sich an sie, wenn Sie Beanstandungen haben. Sie werden immer ein offenes Ohr finden!

Man erreicht nie den Idealzustand im Leben. Das ist eine alte Erfahrung. Und so werden sich Unfälle nie ganz vermeiden lassen. Eines Tages verletzen vielleicht auch Sie sich bei der Arbeit oder auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte. Dann beginnt die zweite große Aufgabe der Berufsgenossenschaft:

Durch fachärztliche Behandlung, ambulant oder stationär, soll Ihre Wiederherstellung so gut und so weitgehend wie möglich erreicht werden.

Kann der alte Beruf trotzdem nicht fortgeführt werden, hilft Ihnen unser Berufsfürsorger, evtl. nach Durchführung einer Umschulung, einen neuen, Ihnen zusagenden Beruf zu finden.

Kommt es zu einer Minderung der Erwerbsfähigkeit, so gewähren wir auf Zeit oder für die Dauer Unfallrente, damit Sie und Ihre Familie keine allzu großen wirtschaftlichen Nachteile erleiden. Bei tödlichen Unfällen sorgen wir für die Hinterbliebenen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen.

So besteht ein sicherer Schutz für Sie und Ihre Familie bei Unfall und Berufskrankheit.



Wir können nur helfen, helfen mit allen Mitteln, die uns zur Verfügung stehen. Wichtiger als jede Hilfe ist die Gesundheit und die körperliche Unversehrtheit!
Helfen Sie mit, sich und Ihrer Familie die gesunde Arbeitskraft zu erhalten.
Denken Sie an den täglichen Wunsch Ihrer Frau oder Eltern:

» Kehr' gesund heim! «

Allgemeine Vorschriften

§ 2. (1) Der Unternehmer hat, soweit es nach dem Stand der Technik möglich ist, alle Baulichkeiten, Arbeitsstätten, Betriebseinrichtungen, Maschinen und Gerätschaften so einzurichten und zu erhalten, daß die Versicherten gegen Unfälle und Berufskrankheiten (§ 545 der Reichsversicherungsordnung) geschützt sind. Solange die genannten Betriebsmittel Mängel aufweisen, die eine Gefahr für Leben und Gesundheit der Versicherten bedeuten, sind sie der Benutzung zu entziehen.

§ 11. Jeder Versicherte hat die Pflicht, die Unfallverhütungsvorschriften zu befolgen und unter gewissenhafter Beachtung der ihm vom Unternehmer oder seinem Stellvertreter zur Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (§ 545 der Reichsversicherungsordnung) gegebenen besonderen Anweisungen und Belehrungen für seine und seiner Mitarbeiter Sicherheit zu sorgen. Versicherte, die ihm zur Hilfe oder Unterweisung zugeteilt sind, hat er auf die mit ihrer Beschäftigung verbundenen Gefahren und die in Frage kommenden Unfallverhütungsvorschriften aufmerksam zu machen. Er hat darauf zu achten, daß die Verhaltungsmaßregeln auch befolgt werden.

§ 12. (1) Auf dem Weg nach und von der Arbeitsstätte sind die behördlichen und sonstigen Verkehrsvorschriften zu beachten.

(2) Eigene Verkehrsmittel für den Weg nach und von der Arbeitsstätte müssen sich in betriebssicherem Zustande befinden und dürfen nicht mißbräuchlich benutzt werden.

§ 14. Bei Anschaffung von Maschinen, Apparaten, Fahrzeugen u. dgl. hat der Unternehmer vorzuschreiben, daß sie den Anforderungen des § 2 Abs. 1 Satz 1 entsprechen und daß die nach den Unfallverhütungsvorschriften erforderlichen Schutzvorrichtungen mitgeliefert werden.

§ 15. Maschinen, Apparate, Fahrzeuge u. dgl. sowie Betriebseinrichtungen müssen mit den in den Unfallverhütungsvorschriften geforderten Schutzvorrichtungen auch dann versehen sein, wenn sie für längere Zeit außer Betrieb gesetzt werden, es sei denn, daß sie betriebsunfähig sind und Werkzeuge und Vorrichtungen fehlen.

§ 16. (1) Die Versicherten sind auf die mit ihrer Beschäftigung verbundenen Gefahren hinzuweisen.

(2) Gefährliche Arbeiten dürfen nur geeigneten Personen, denen die damit verbundenen Gefahren bekannt sind, übertragen werden.

(3) Wird eine Arbeit von mehreren Personen gemeinschaftlich ausgeführt und erfordert sie zur Vermeidung von Gefahr eine gegenseitige Verständigung, muß eine zuverlässige, mit der Arbeit vertraute Person die Aufsicht führen.

§ 17. Versicherte, die an Ohnmachtsanfällen, Fallsucht, Krämpfen, Schwindel, Schwerhörigkeit, Kurzsichtigkeit, Bruchschäden oder anderen Schwächen und Gebrechen derart leiden, daß sie dadurch bei gewissen Arbeiten einer außergewöhnlichen Gefahr ausgesetzt sind oder Mitarbeiter gefährden können, dürfen mit solchen Arbeiten nicht beschäftigt werden; sie haben ihr Leiden, wenn es nicht augenfällig ist, im gegebenen Fall dem Vorgesetzten mitzuteilen.

§ 20. (1) Arbeitsplätze, Verkehrswege, Fußböden usw. sind unfallsicher anzulegen, zu erhalten und während der Dauer der Benutzung ausreichend und sachgemäß zu beleuchten. Schlüpfrige und glatte Stellen sind, soweit es die Betriebsverhältnisse gestatten, abzustumpfen.

§ 30. (1) Maschinen, Werkzeuge, Geräte, Gerüste, Leitern, Apparate usw. sind vor ihrer Benutzung auf ihren ordnungsmäßigen Zustand, besonders auch auf Unfallsicherheit, zu prüfen. Mängel sind sofort zu beseitigen oder dem Vorgesetzten anzuzeigen. Außergewöhnliche Erscheinungen an den Betriebseinrichtungen sind sofort zu melden.

(2) Betriebseinrichtungen und Arbeitsgeräte sind nur für den Zweck zu benutzen, für den sie bestimmt sind. Sicherheitseinrichtungen, Schutzvorrichtungen und Schutzmittel (Brillen, Masken, Schirme usw.) sind zweckentsprechend zu verwenden, sorgsam zu behandeln, instand zu halten und nach Bedarf zu reinigen. Ihr Mißbrauch, ihre eigenmächtige Beseitigung sind verboten. Fehlendes ist rechtzeitig anzufordern.

(3) Sicherheitseinrichtungen und Schutzvorrichtungen dürfen nur in zwingenden Fällen entfernt werden und sind nach Beseitigung des Ausnahmezustandes sofort wieder anzubringen.

Unfallverhütungsvorschrift 10

STAUEREI-BETRIEBE

Beförderung auf Wasserfahrzeugen

§ 1. Für Ausrüstung und Belastung der zur Beförderung von Versicherten und von Gütern dienenden Wasserfahrzeuge gelten die behördlichen Bestimmungen als Unfallverhütungsvorschriften.

Zugang zum Schiff

§ 2. (1) Die Zugänge zum Schiff von der Land- und Wasserseite müssen den behördlichen Bestimmungen entsprechend eingerichtet sein. Sie sollen nicht im Schwenkbereich der Lasten liegen. Bei Dunkelheit müssen sie ausreichend beleuchtet sein.

(2) Der Unternehmer oder sein Stellvertreter (§ 913 der Reichsversicherungsordnung) hat von der Schiffsleitung die Durchführung der Bestimmungen zu verlangen.

Abdecken der Laderäume

§ 3. (1) Vor dem Beginn des Ladens und Löschens müssen die Luken genügend weit abgedeckt (geöffnet) sein.

(2) Wird ausnahmsweise ein Scherstock nicht ausgehoben, ist er gegen Hochreißen besonders zu sichern.

(3) An Deck aufgestapelte Lukendeckel und Lukendeckelträger (Scherstöcke, Merklinge usw.) müssen so gelegt und gehaltert werden, daß keine Verkehrsgefahr entsteht und Stapel nicht umfallen können.

(4) Auf Seeschiffen dürfen Lukendeckel nicht neben den Süllen aufgestapelt werden.

(5) Auf Binnenschiffen müssen einzelne zum Lüften der Räume oder aus anderen Gründen abgehobene Lukenabdeckungen bei Eintritt der Dunkelheit wieder angedeckt werden.

Beleuchtung von Luken und Decköffnungen

§ 4. (1) Bei Dunkelheit müssen offene Luken und Decköffnungen der Seeschiffe ausreichend beleuchtet sein.
(2) Das Betreten unzureichend beleuchteter Schiffsräume ist verboten.

Sicherung bei Arbeitsunterbrechung

§ 5. (1) Bei längerer Unterbrechung und nach Beendigung des Ladens und Löschens sind in der Regel die Luken dicht anzulegen und die Laderäume zuzudecken. Das gilt nicht für lade- und löschbereit liegende Schiffe.

(2) Bleiben die Luken aus besonderem Grunde offen, sind sie gegen Hineinstürzen zu sichern, wenn die Sülle weniger als 80 cm hoch sind.

(3) Offene Unterdeckluken müssen, wenn der Zutritt nicht durch angelegte Oberdeckluken verhindert oder im Unterdeck der Raum um die Luke nicht abgesperrt ist, gesichert oder genügend beleuchtet sein.

Raumleitern

§ 6. (1) An fest eingebauten Raumleitern, die nicht ununterbrochen in senkrechter Richtung zum Schiffsboden führen, sind an sichtbarer geeigneter Stelle auffallende Zeichen anzubringen, die vor einem Verfehlen der Leiter warnen.

(2) Beim Beladen ist darauf zu achten, daß die eingebauten Raumleitern gangbar bleiben. Sind sie aus irgend einem Grunde nicht gangbar, müssen für den Verkehr zu den Schiffsräumen Leitern zur Verfügung stehen (Sicherung der Leitern nach Abschnitt 1 § 26[1]). Die Verwendung von Strickleitern ist verboten.

(3) Der Zugang zu den Leitern darf nicht durch Gegenstände versperrt werden.

Schiffswinden

§ 7. (1) Bei Schiffswinden muß ausströmender Dampf so abgeleitet werden, daß Personen durch Dampf und Kondensatwasser nicht verbrüht werden.

(2) Wird dem Windenführer durch Dampf aus undichten Stopfbüchsen, Rohrleitungen usw. die freie Sicht behindert, ist bei der Schiffsleitung sofortige Abhilfe zu veranlassen.

Zulässige Belastung der Hebezeuge

§ 8. Ist die zulässige Belastung am Schiffsladegeschirr nicht erkennbar, hat der Leiter der Arbeiten die Tragfähigkeit bei der Schiffsleitung festzustellen.

[1]) § 26 des Abschnitts 1. » Allgemeine Vorschriften « ist durch die Unfallverhütungsvorschrift 20. » Leitern und Tritte « ersetzt worden.

Hanger und Windenläufer

§ 9. Beim Zurichten des Ladegeschirrs darf die holende Part des Hangers oder der Verstelldraht nicht lose um den Spillkopf der Winde genommen werden. Hanger und Verstelldraht sind auf der Windentrommel oder dem Spillkopf sachgemäß zu befestigen. Windenläufer auf der Windentrommel nur mit Tauwerk zu befestigen, ist verboten.

Tauwerk, Spleiße

§ 10. (1) Taustropps dürfen nur einmal, Windenläufer nicht aus Drahtenden zusammengespleißt sein. Spleißungen an Hanf- und Drahttauwerk sind, wenn es zu Lösch- und Ladezwecken dient, durch mindestens sechsmaliges Durchstecken der Kardeele auszuführen.

(2) Beim Spleißen müssen die Kardeele stets gegen den Schlag gestochen werden, oder es muß, wenn abwechselnd einmal mit und einmal gegen die Kardeele gestochen wird, gegen die Kardeele unter eine Litze und mit der Kardeele über zwei Litzen gestochen werden.

Ketten

§ 11. (1) Rundgliederketten, die zum Heben und Anbinden der Lasten benutzt werden, müssen geprüfte Ketten im Sinne der » Richtlinien für Anforderungen an Rundgliederketten « des Vereins Deutscher Ingenieure[2]) sein. Die Ketten sind den Richtlinien entsprechend zu behandeln und zu überwachen. Die Werks- oder Sachverständigenbescheinigungen über die bei der Kettenherstellung geforderte Prüfung müssen von Werken oder Sachverständigen ausgestellt sein, die der Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften benannt hat.

(2) Ketten unter 12,5 mm Stärke dürfen zum Heben und Anbinden nicht verwendet werden.

Arbeiten mit zwei Ladebäumen

§ 12. Wenn beim Arbeiten mit zwei feststehenden Bäumen und zusammengeschäkelten Windenläufern größere Gewichte gehoben werden oder die Windenläufer einen rechten Winkel

[2]) Siehe das vom Deutschen Normenausschuß herausgegebene Normblatt DIN 685.

überschreiten, sind die Geien der Ladebäume rechtzeitig durch einen Sicherungsdraht (Preventer) zu entlasten, der auf dem Ladebaumnock anzubringen ist. [1])

Aufsicht in und an der Luke

§ 13. (1) Kann der Kran- oder Windenführer von seinem Stand aus das Arbeitsfeld nicht ausreichend übersehen, oder können sich die Arbeiter im Laderaum nicht unmittelbar mit ihm durch Zeichen verständigen, ist an der Luke ein Signalmann (Wahrschaumann) zu bestellen. Erforderlichenfalls ist durch Zwischenleute für ein betriebssicheres Arbeiten zu sorgen. Auf Seeschiffen müssen immer Wahrschaumänner bestellt werden.

(2) Auf größeren Seeschiffen muß für jeden Gang ein Wahrschaumann bestellt werden, auf kleineren Seeschiffen kann der Wahrschaumann an einer Luke zwei Gänge wahrnehmen, wenn die Stellung der Krane zueinander nur ein wechselweises Landen zuläßt.

(3) Der Wahrschaumann ist verpflichtet, darauf zu achten, daß

1. sobald und solange die Last bewegt wird, in ihrer Nähe Beschäftigte sich aus dem Gefahrenbereich entfernen, soweit es die Raumverhältnisse gestatten,
2. die schwebende Last über der Luke nicht hängen bleibt, wenn unmittelbar darunter gearbeitet wird,
3. die Last nur herabgelassen und niedergesetzt wird, wenn ein sicheres Landen möglich ist,
4. mit den Hebezeugen keine Personen befördert werden.

(4) Zum Heben und Senken der Lasten müssen wahrnehmbare Zeichen gegeben werden, die nur die Aufsichtsperson an der Luke (Wahrschaumann, Lukenvize) geben darf.

Laden und Löschen

§ 14 (1) Alle mit Hebezeugen zu hebenden Güter müssen sorgfältig gegen Herunterfallen befestigt werden. Behälter dürfen mit losem Gut (Kohlen, Erzen u. dgl.) nicht so beladen werden, daß Gut herabfallen kann.

[1]) Eine Änderung dieser Bestimmung der Unfallverhütungsvorschrift „Stauerei-Betriebe" ist vorgesehen. Nach den Grundsätzen des Germanischen Lloyd darf bei ausreichender Bemessung des Geienstanders dieser als Teil des Preventers verwendet werden.

(2) Zum Anschlagen sind je nach Art der Güter Hanfseile, Drahtseile oder Ketten zu verwenden. Die Anschlagmittel, besonders Ketten, sind sorgfältig auf Beschädigungen zu beobachten; beschädigte sind rechtzeitig zu ersetzen.

(3) Ketten dürfen nicht durch Knoten verkürzt werden.

(4) Vor dem Heben und Senken von Gütern müssen die hierbei Beschäftigten zur Seite treten.

(5) Das unnötige Verweilen unter und auf schwebenden Lasten ist verboten.

(6) Anschlagketten, Ladestropps und andere Geräte dürfen nicht hinabgeworfen werden.

(7) Der Abbruch von Stapeln hat lagenweise von oben zu erfolgen. Das Herausziehen einzelner Güter aus unteren Lagen ist verboten.

(8) Leere Last- und Anschlagketten sind hochzuhängen.

(9) Doppelhaken und Klauen (Teufelsklauen, Faßklauen) dürfen nicht an einzelnen losen Enden hängen, sondern sind auf Tau- und Kettenschlingen durchgeschoren zu führen.

(10) Beim Laden und Löschen von Holzstämmen in und aus Luken von Seeschiffen ist die Benutzung von Zangen außer zum Anlüften beim Anschlagen verboten. Im übrigen dürfen Zangen beim Laden und Löschen von Holzstämmen nur benutzt werden, wenn die Last vom Kran- oder Windenführer beobachtet werden kann. Mit Ketten dürfen Holzstämme nicht angeschlagen werden.

Zwischenlanden

§ 15. (1) Hohe, zum Umfallen oder Abrutschen neigende Güter dürfen nur querschiffs und so gelandet oder abgestellt werden, daß der Schlinghaken für den Wahrschaumann an Deck oder den Windenführer stets sichtbar bleibt.

(2) Ist mit angeschlagenen Gütern eine Zwischenlandung vorgenommen worden, hat sich der Wahrschaumann von der ordnungsgemäßen Einschlingung zu überzeugen, bevor er das Zeichen zum Wiederanheben gibt.

(3) Beim Landen und Absetzen von Stück- oder Sackgut müssen die Hieven so gedreht werden, daß die Ebene der Schlingen in der Bewegungsrichtung der Hieve liegt.

Stauen im Raum

§ 16. (1) Mit Laden und Löschen im Zwischendeck darf erst begonnen werden, nachdem die von ihm nach unten führende Luke in genügendem Umfang betriebssicher zugedeckt ist. Lukendeckel müssen so angelegt werden, daß sie sich nicht verschieben und nicht hinabfallen können.

(2) In Schachtluken dürfen nur so viele Schauerleute beschäftigt werden, daß sie sich beim Laden und Löschen möglichst aus dem Gefahrbereich entfernen können.

(3) Wird in einer Luke im Ober- und Unterraum gleichzeitig gearbeitet, ist das offene Ende der Luke des höheren Decks durch Planken, Netze oder in sonst geeigneter Weise gegen Herabfallen von Personen oder Ladung zu sichern.

(4) Arbeiten im Raum Schauerleute auf einer teilweise angedeckten Luke oder einem höheren Stapel, so daß Absturzgefahr besteht, ist zu ihrer Sicherheit ein Netz zu spannen.

Stauen im Zwischendeck und auf Lukenabdeckungen

§ 17. (1) Beim Vollstauen eines Raumes um eine freibleibende Lukenöffnung herum ist darauf zu achten, daß die Ladung nicht mehr als 60 cm an die Lukeneinfassung herangestaut wird, damit das Einlegen und Herausnehmen von Scherstöcken sowie das An - und Abdecken der Lukendeckel ohne Absturzgefahr vorgenommen werden kann.

(2) Vor dem Entladen von Schiffen, deren Raumdecks bis an die Lukeneinfassung vollgestaut sind, und bei denen das Arbeiten mit Lukendeckeln und Scherstöcken mit Absturzgefahr verbunden ist, ist bei der Schiffsleitung zu veranlassen, daß die Luken durch die Schiffsbesatzung geöffnet werden.

(3) Beim Verstauen schwerer Güter, wie Metallbarren, auf Lukenabdeckungen ist die Tragfähigkeit der Abdeckungen zu berücksichtigen. Die Aufsichtsperson hat bei der Schiffsleitung die für die Lukenabdeckungen zulässige Höchstbelastung je Flächeneinheit festzustellen.

Deckladung

§ 18. (1) Beim Absetzen und Lagern schwerer Lasten auf dem Lukendach ist seine Tragfähigkeit zu berücksichtigen; nötigenfalls ist es zu unterfangen.

(2) Deckladungen sind so zu verstauen, daß ein gefahrloser Verkehr über Deck oder Ladung möglich ist.

Störung durch Lärm und Schiffsarbeiten

§ 19. (1) Werden an Bord Arbeiten ausgeführt, die durch Lärm die Verständigung zwischen Wahrschaumännern und den Arbeitern im Raum erschweren oder unmöglich machen, z. B. Rostklopfen, Kalfatern, ist bei der Schiffsleitung die Einstellung dieser Arbeiten zu verlangen.

(2) Die Einstellung von Arbeiten an Masten ist bei der Schiffsleitung zu verlangen, wenn durch sie die an Deck Beschäftigten, z. B. Windenführer, gefährdet oder beschmutzt werden.

Verkehr auf Hafenfahrzeugen

§ 20. (1) Lukenabdeckungen von Hafenfahrzeugen (Deckschuten) dürfen wegen der Gefahr des Durchbrechens nicht betreten werden.

(2) Beim Schleppen von Flußfahrzeugen ist den nicht zur Besatzung Gehörenden der Aufenthalt im Gefahrbereich der Schlepptrosse hinter dem Schleppbock oder dem Schlepphaken verboten.

Arbeiten mit Trossen und Drähten

§ 21. Beim Arbeiten mit Trossen und Drähten hat jeder darauf zu achten, daß er nicht in einer Bucht (Schlinge) steht.

Weitere Vorschriften

§ 22. Bestehen für den Verkehr mit den zu stauenden Stoffen besondere behördliche Bestimmungen, gelten auch sie als Unfallverhütungsvorschriften.

Belastungstabelle für Manila-, Sisal- und Weichhanfseile

Die Tabelle gilt für 3litzige Manila-, Sisal- und Weichhanfseile nach DIN 83 305 Bl. 1, Ausg. Sept. 53, mit rotem Kennfaden entspr. 75 kg Garnbruchbelastung.

Seil-durch-messer	Zulässige Gesamtbelastung				
	Einzel-strang	Doppelstrang			
		Spreizwinkel 0 °	Spreizwinkel 45 °	Spreizwinkel 90 °	Spreizwinkel 120 °
mm	kg	kg	kg	kg	kg
18	240	480	450	340	240
20	300	600	550	420	300
22	350	700	650	500	350
24	420	840	770	600	420
26	480	960	900	680	480
28	550	1 100	1 000	780	550
30	620	1 240	1 150	880	620
32	700	1 400	1 300	1 000	700
34	780	1 560	1 450	1 100	780
36	850	1 700	1 600	1 200	850
38	950	1 900	1 750	1 350	950
40	1 050	2 100	1 900	1 450	1 050

Seile, die einen bedenklichen Zustand zeigen, dürfen nicht mehr verwendet werden. Als bedenklich sind bei Faserseilen anzusehen:

1. **Quetschstellen, Auflockerungen,**
2. **Bruch einer Litze,**
3. **Garnbrüche in größerer Zahl**
4. **Schäden, die durch feuchte Lagerung oder aggressive Stoffe entstanden sind,**
5. **Herausfallen von Hanfmehl (Staub) beim Aufdrehen des Seiles.**

Manila-, Sisal- und Weichhanfseile sind zur Kennzeichnung ihrer Garnbruchbelastung mit farbigen Kennfäden versehen:

Garnbruchbelastung	55 kg	75 kg	95 kg
Farbe des Kennfadens	schwarz	rot	grün

Spreizwinkel über 120 ° sind zu vermeiden. Längere Anschlagmittel verwenden!

Belastungstabelle für verzinkte Stahldrahtseile

Die Tabelle gilt für Stahldrahtseile nach DIN 655 bei einer Nenn-Zugfestigkeit des Einzeldrahtes von 130 kg/mm² *).

Nenn-Durchmesser des Seiles	Zulässige Gesamtbelastung				
	Einzelstrang	Doppelstrang			
		Spreizwinkel 0°	Spreizwinkel 45°	Spreizwinkel 90°	Spreizwinkel 120°
mm	kg	kg	kg	kg	kg
10	570	1 140	1 040	800	570
13	1 000	2 000	1 840	1 420	1 000
16	1 350	2 700	2 500	1 900	1 350
19	1 850	3 700	3 300	2 600	1 850
21	2 400	4 800	4 400	3 400	2 400
27	3 800	7 600	6 800	5 300	3 800
32	5 450	10 900	9 800	7 600	5 450
40	8 500	17 000	15 300	11 900	8 500

*) Die Form der Seile ist dadurch berücksichtigt, daß bei gleichem Durchmesser jeweils die niedrigste rechnerische Bruchbelastung zugrundegelegt ist.

Abzulegen ist ein Drahtseil nach DIN 15 020 Blatt 2 bzw. DIN 15 060, wenn an seiner schlechtesten Stelle eine bestimmte Anzahl sichtbarer Dahtbrüche festgestellt wird. Nach den Normblättern muß z. B. ein Seil nach DIN 655 mit 6 × 37 = 222 Drähten und dem Durchmesser d abgelegt werden, wenn eine der folgenden Drahtbruchzahlen erreicht wird:

bei Kreuzschlag: 30 auf einer Länge von 6 d bzw.
60 auf einer Länge von 30 d,
bei Gleichschlag: 10 auf einer Länge von 6 d bzw.
20 auf einer Länge von 30 d.

Spreizwinkel über 120° sind zu vermeiden. Längere Anschlagmittel verwenden!

Belastungstabelle für Rundstahlketten

Nenndicke d	Zulässige Gesamtbelastung *)				
	Einzelstrang	Doppelstrang			
		Spreizwinkel 0°	Spreizwinkel 45°	Spreizwinkel 90°	Spreizwinkel 120°
mm	kg	kg	kg	kg	kg
7	450	900	800	630	450
8	630	1 260	1 130	880	630
10	1 000	2 000	1 800	1 400	1 000
13	1 600	3 200	2 900	2 250	1 600
16	2 500	5 000	4 500	3 500	2 500
18	3 150	6 300	5 600	4 400	3 150
20	4 000	8 000	7 200	5 600	4 000
23	5 000	10 000	9 000	7 000	5 000
26	6 300	12 600	11 300	8 800	6 300
28	7 500	15 000	13 500	10 500	7 500
30	8 500	17 000	15 300	12 000	8 500
33	10 000	20 000	18 000	14 000	10 000
36	12 500	25 000	22 500	17 500	12 500
39	14 000	28 000	25 000	19 600	14 000

*) Gilt sowohl für Ketten in Normalgüte als auch für vergütete und hochfeste Ketten bei Verwendung als Lastaufnohmemittel. Bei Frost verringert sich die zulässige Gesamtbelastung.

Ketten dürfen nicht mehr verwendet werden, wenn

1. **die ganze Kette oder ein Glied eine Längung von 5 % oder mehr erfahren hat**
   oder
2. **die Kette oder ein Teil von ihr steifgezogen ist**
   oder
3. **die ursprüngliche Glieddicke (Nenndicke) an irgendeiner Stelle um mehr als 10 % abgenommen hat.**

Spreizwinkel über 120° sind zu vermeiden. Längere Anschlagmittel verwenden!

Auszug aus dem Gesetz über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken

vom 28. Juni 1933 – Reichsgesetzblatt I (1933) Seite 412 – unter Berücksichtigung der Änderung durch Gesetz vom 22. September 1958 – Bundesgesetzblatt I (1958) Seite 669.

§ 1 Verpflichtung

Frachtstücke oder andere Gegenstände von mindestens 1 000 Kilogramm Rohgewicht, die im Geltungsbereich dieses Gesetzes aufgegeben werden und zur Beförderung zur See oder auf Binnenwasserstraßen bestimmt sind, müssen an sichtbarer Stelle mit einer dauerhaften, deutlichen Angabe ihres Rohgewichts in Kilogramm versehen sein.
Verpflichtet zur Anbringung der Gewichtsbezeichnung ist der Absender. Das Gewicht ist durch Wiegen festzustellen; stehen dem besondere Schwierigkeiten entgegen, so ist das Gewicht zu errechnen oder möglichst genau zu schätzen. Die Gewichtsbezeichnung ist spätestens vor der Verladung auf ein Schiff anzubringen. Annähernde Gewichtsangaben sind als solche kenntlich zu machen. Ist der Gegenstand bereits mit einer Gewichtsbezeichnung versehen, so ist der Absender zum Nachwiegen nur dann verpflichtet, wenn die Gewichtsangabe unglaubhaft erscheint.

Kennzeichen für gefährliche Seefrachtgüter

gemäß § 3 und Anhang 4 der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter vom 4. Januar 1960 – Bundesgesetzblatt II (1960) Seite 9 –



Explosionsgefährlich! (Farbe: orange)



Feuergefährlich! (Farbe: orange)



Giftig! (Farbe: orange)



Ätzend oder entzündend und ätzend wirkend! (Frb: orange)



Radioaktiv, gesundheitsgefährdende Strahlung! (Frb: orange)



Vor Nässe zu schützen! (Farbe: schwarz)



Oben! (Farbe: schwarz)

Vorsichtig behandeln, nicht stürzen! (Farbe: rot)

Handzeichen zur Verständigung zwischen Wahrschaumann (Decksmann) u. Kran- bzw. Windenführer.

AUF

AB

AUF
LANGSAM
AB

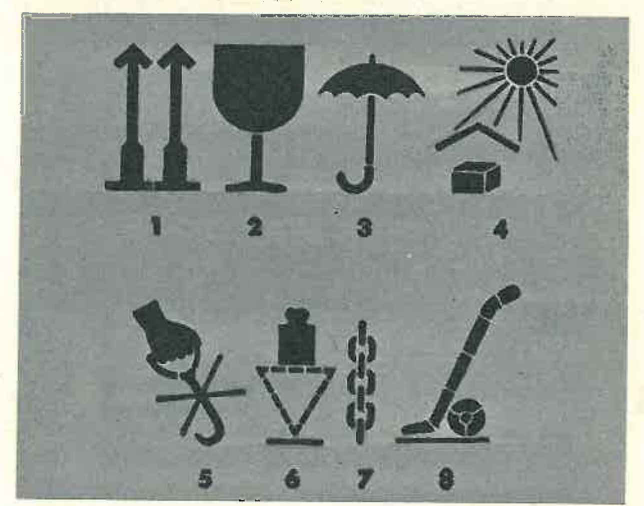
ABFAHREN

HALT

Einheitliche Markierungszeichen für Versand-Packungen

des »Fachnormenausschusses« im deutschen Normenauschuß

So werden Versandgüter jetzt markiert:



1 oben / 2 zerbrechlich / 3 vor Nässe schützen / 4 vor Hitze schützen / 5 keine Handhaken / 6 kopflastig / 7 hier anschlagen / 8 Stechkarre hier ansetzen.

Handelsübliche Abkürzungen im internationalen See- und Landverkehr

fob	free on bord	= frei an Bord
fas	free alongside ship	= frei Längsseite Schiff
foq	free on quay	= frei an Kai
for	free on rail	= frei Waggon
foc	free on car	= frei Wagen
cif	cost, insurance, freight	= frei von Kosten für Verladung, Versicherung u. Fracht

Spezifische Gewichte einiger Umschlagsgüter

(1 dm³ = 1 Liter wiegt ... kg)

Metalle:

Aluminium	2,75	Magnesium	1,75
Aluminiumbronze	7,7	Messing	8,72
Blei	11,38	Zink	7,2
Eisen	7,85	Zinn	7,31
Bronze	8,9	Mangan	7,51
Kupfer	9,0		

Hölzer (lufttrocken) *):

Leichte Hölzer z. B.		Schwere Hölzer z. B.	
Birke	0,77	Pockholz	1,39
Fichte	0,74	Ebenholz	1,26
Hickory	0,90	Eiche	1,03
Kiefer	0,76	Mahagoni	1,06
Nußbaum	0,68	Rotbuche	0,97
Tanne	0,75	Teakholz	0,98

*) Frische und feuchte Hölzer überschreiten diese Werte.

Verschiedene Stoffe:

Baumwolle	1,5	Steinsalz	2,30
Papier	1,15	Ziegelsteine, Klinker	1,9
Faserplatten, hart	1,0	Pflastersteine	2,6
Fensterglas	2,6	Schwefel	2,1
Kork	0,24	Thomasmehl	2,2
Leder	1,0	Gummi (Kautschuk)	0,93
Zucker, weiß	1,61	Gummierzeugnisse	2,0

Flüssigkeiten:

Quecksilber	13,60	Mineralschmieröle	0,93
Salpetersäure 91 %	1,50	Kupfervitriol 28 %	1,15
Schwefelsäure 87 %	1,80	Zinkvitriol 55 %	1,4
Salzsäure 40 %	1,2		

Schüttgewichte einiger Umschlagsgüter

(1 cbm wiegt ... t)

Braunkohlenbriketts	ca. 0,8	Kalk in Pulverform	ca. 1,0
„ gestapelt	ca. 1,3	Sand und Kies, naß	ca. 2,0
Steinkohlen, g.feucht	ca. 1,0	„ erdfeucht	ca. 1,8
Koksschlacke	ca. 0,7	Getreide	ca. 0,7
Eisenerze	ca. 3,0	Hülsenfrüchte	ca. 0,85
Kalk, gebr. i. Stück.	ca. 1,0	Salz	ca. 1,25

Umrechnung engl. und amerikan. Maße in deutsche Einheiten

Längeneinheiten

1 in.	(inch)	= 1 Zoll	= 25,4 mm
1 ft.	(foot)	= 12 in.	= 0,3048 m
1 yd.	(yard)	= 3 ft.	= 0,9144 m
1 stat. mile	(statute mile)		= 1609,3 m
1 naut. mile	(nautical mile)		= 1853 m

Flächeneinheiten

1 sq. in.	(square inch)	= 6,451 cm²
1 sq. ft.	(square foot)	= 0,0929 m²
1 sq. yd.	(square yard)	= 0,8361 m²
1 sq. chain	(square chain)	= 404,7 m²
1 ac.	(acre)	= 4046,4 m²
1 sq. mile	(square mile)	= 2,59 km²

Raumeinheiten

1 cu. in.	(cubic inch)	= 16,39 cm³
1 cu. ft.	(cubic foot)	= 28,32 dm³
1 cu. yd.	(cubic yard)	= 0,7646 m³
1 Imp. gallon	(Imperial gallon)	= 4,546 l
1 US. gallon	(United States gallon)	= 3,785 l

Gewichtseinheiten

1 drame			= 1,772 g
1 oz.	(ounce)		= 28,35 g
1 lb.	(pound)		= 0,4536 kg
1 st.	(stone)	= 14 lb.	= 6,35 kg
1 qu.	(quarter)	= 28 lb.	= 12,70 kg
1 engl. cwt	(hundredweight)		= 50,80 kg
1 US. cwt	(hundredweight)		= 45,36 kg
1 engl. ton			= 1,016 t
1 US. ton			= 0,9072 t

Wissenswertes aus der Schiffahrt

Vermessung der Seeschiffe

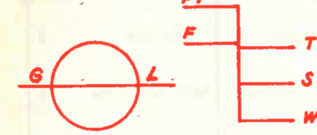
Der Rauminhalt eines Schiffes, auch Tonnage genannt, wird in Registertonnen oder Kubikmetern (m³) ausgedrückt und muß im Schiffsregister eingetragen sein. Die Registertonne ist ein international anerkanntes Raummaß. 1 Registertonne = 2,832 m³ = 100 cbf (engl.: Kubikfuß).

Brutto-Raumgehalt (Bruttoregistertonnen – BRT –) ist der Raumgehalt eines Schiffes unter dem Vermessungsdeck zuzüglich dem Rauminhalt der darüberliegenden Decks und zuzüglich dem Rauminhalt der festen Aufbauten. Doppelböden rechnen nicht dazu.

Netto-Raumgehalt (Nettoregistertonnen – NRT –) ergibt sich durch Abzug der für den Betrieb des Schiffes notwendigen Räume (z. B. Räume für Schiffsführer und Mannschaft, Navigations- und Bedienungsräume für das Schiff, Räume für Antriebsmaschine).

Tragfähigkeit oder **Ladevermögen** (engl.: deadweight – tdw –) ist das Gewicht der Zuladung, die das Schiff aufnehmen kann, um bis zur Tiefladenmarke einzutauchen. Die Ladetonne ist entweder eine metrische Tonne = 1000 kg oder eine englische Tonne (long ton) = 1016 kg.

Lademarke der deutschen Seeschiffe



GL bedeutet Germanischer Lloyd. Schiffe mit fremder Klasse bzw. ohne Klasse erhalten in den Marken die Buchstaben SBG.

FT = Höchstzulässiger Tiefgang in Frischwasser – Tropen –

F = Höchstzulässiger Tiefgang in Frischwasser

T = Höchstzulässiger Tiefgang in Seewasser – Tropen –

S = Höchstzulässiger Tiefgang in Seewasser – Sommer –

W = Höchstzulässiger Tiefgang in Seewasser – Winter –

Windstärken
(nach Beaufort)

Wind-stärke	Mittl. Geschw. (m/sec)	Bezeichnung der Kennzeichen	Seegang und Stärke
0	0	Windstille: Rauch steigt	Vollkommen glatte See 0
1	1,2	Leiser Zug: Rauch wird leicht getrieben	Leicht gekräuselte See 1
2	2,5	Leichter Wind: Für Gefühl gerade bemerkbar	Schwach bewegte See 2
3	4	Schwacher Wind: Baumblätter bewegen sich	Leicht bewegte See 3
4	6	Mäßiger Wind: Wimpel wird gestreckt	Mäßig bewegte See 4
5	9	Frischer Wind: Zweige bewegen sich	Ziemlich grobe See 5
6	11	Starker Wind: Heulen an Häusern usw.	Grobe See 6
7	14	Steifer Wind: Dünnere Baumstämme bewegen sich	Sehr grobe See 7
8	17	Stürmisch: Gehen erschwert, Bäume bewegen sich	Hohe See 7
9	20	Sturm: Dachziegel werden gehoben	Hohe See 8
10	23	Voller Sturm: Bäume werden umgerissen	Sehr hohe See 8
11	27	Schwerer Sturm: Zerstörungen schwerer Art	Außergewöhnlich schwere See 9
12	üb. 29	Orkan: Verwüstungen aller Art	Außergewöhnlich schwere See 9

Übersetzungen englischer, französischer und spanischer Ladegut-Aufschriften

Deutsch	Englisch	Französisch	Spanisch
Gewicht	weight	poids	peso
Gesamtgewicht	total weight	poids total	peso total
Brutto	gross	brut	bruto
Netto	net	net	neto
Kollo	package	colis	bulto
Kiste	case	caisse	caja (cajón)
Sack	bag	sac	saco
Ballen	bale	balle	fardo
Stückgut	general cargo	merchandises diverses	carga general
Vorsicht	handle with care	attention	manejar con cuidado oder cuidado
Zerbrechlich	fragile	fragile	(muy) frágil
Glas	glass	verre	vidrio
Vor Nässe zu schützen	keep dry	à préserver de l'humidité	preservale de humedad
Kühl aufbewahren	keep in a cool place	garder en lieu frais	guardar en lugar fresco
Oben	top	dessus (haut)	arriba (alto)
Diese Seite oben	this side up	cette face en haut	este lado siempre arriba
Unten	bottom	bas	debajo
Hier öffnen	open here	ouvrir ici	ábrese aqui (abrir por este lado)
Nicht stürzen	not to be dropped	ne pas laisser tomber	no volcar
Nicht umstürzen (umlegen)	keep upright	ne pas renverser	mantener en el sentido vertical
Nicht kanten	not to be tipped (not to be turned over)	ne pas culbuter	no volcar
Nicht haken (nicht mit Haken anfassen)	use no hooks	défense d'employer des crochets	no levantar con ganchos (no usar ganchos de punta)

ERSTE HILFE



Unfälle kommen trotz aller Unfallverhütungsmaßnahmen und größter Vorsicht vor. Zur Leistung der Ersten Hilfe bei Unfällen sind nach der Unfallverhütungsvorschrift „Erste Hilfe und Verhalten bei Unfällen" sachgemäß vorgebildete Helfer (Betriebshelfer) und das notwendige Verbandzeug sowie geeignete Krankenbeförderungsmittel wichtige Voraussetzungen. Die Betriebshelfer im Umschlagsbetrieb müssen auch in der Wiederbelebung und im Bergungsdienst ausgebildet sein. Die Ausbildung erfolgt in Lehrgängen der Berufsgenossenschaft durch das Rote Kreuz oder andere Organisationen.

Das Verbandzeug ist sachgemäß, vor allem gegen Verunreinigung geschützt, und stets erreichbar in einem Verbandkasten aufzubewahren, laufend auf Vollständigkeit zu überwachen und rechtzeitig zu ergänzen.

Zur Beförderung Verletzter und plötzlich Erkrankter müssen

Krankentragen und andere Krankenbeförderungsmittel zur Verfügung stehen.

Der Verbandkasten muß das erforderliche Verbandzeug enthalten. Der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften, Zentralstelle für Unfallverhütung, hat im Benehmen mit den beteiligten Stellen Regeln für den Inhalt von Verbandkästen aufgestellt. Geprüfte und aus diesen Regeln entsprechend anerkannte Verbandkästen sind als Einheitsverbandkästen der Berufsgenossenschaften besonders gekennzeichnet.

Bei Lade- und Löscharbeiten muß mindestens ein „Großer Einheitsverbandkasten der Berufsgenossenschaften" oder das darin enthaltene Verbandzeug übersichtlich geordnet und gegen Verschmutzung geschützt, in einem besonderen, dichtschließenden Behälter an der Arbeitsstelle bereitgehalten werden. In den Verbandkästen muß auch die Anleitung zur „Ersten Hilfe bei Unfällen" vorhanden sein.

Jede Leistung der Ersten Hilfe bei Unfällen ist in das Verbandbuch einzutragen. Das ist auch dann erforderlich, wenn wegen der Geringfügigkeit der Verletzung weitergearbeitet wird. Die Eintragungen in das Verbandbuch sind als Beweismittel dann besonders wichtig, wenn sich später ernstere Folgen von zunächst geringfügig erscheinenden Verletzungen ergeben. Darum sind die Bücher noch 5 Jahre nach der letzten Eintragung aufzubewahren.

Erste Hilfe rechtzeitig geleistet, kann für die Heilung entscheidend sein.

Auch geringfügig erscheinende Wunden sollen stets zum Schutz gegen Infektion sofort verbunden werden.

Der Ersthelfer soll nie den Arzt ersetzen wollen, er darf nur im Rahmen der ihm bei seiner Ausbildung gegebenen Anleitungen „Erste Hilfe" leisten und muß schnellstens für ärztliche Behandlung sorgen.

Akustisches Notsignal im Hafen

Notsignale von an den Pfählen liegenden **Schiffen bei Unfällen,** plötzlichen schweren Erkrankungen und Todesfällen:

a) In kurzen Abständen wiederholte Abgabe des Morsezeichens . . . – – – (V) mit der Dampfpfeife oder der Sirene.

b) Wiederholtes längeres Läuten mit der Schiffsglocke.

Beim Ertönen eines dieser Signale ist der **Unfallmeldedienst** sofort telefonisch zu benachrichtigen.



Der kürzeste Weg ins Krankenhaus

Posttarif

	Inland	Pf	Ausland	Pf
Briefe	**Ortsverkehr**			
	bis 20 g	10	bis 20 g	40
	über 20 bis 250 g ..	20	jede weiteren 20 g ...	20
	„ 250 „ 500 g ..	30		
	„ 500 „ 1000 g ..	40		
	Fernverkehr			
	bis 20 g	20		
	über 20 bis 250 g ..	40		
	„ 250 „ 500 g ..	60		
	„ 500 „ 1000 g ..	80		
	Höchstgewicht 1 kg		**Höchstgewicht 2 kg**	
Postkarten	**Ortsverkehr**			
	einfache	8	einfache	20
	mit Antwortkarte	16	mit Antwortkarte	40
	Fernverkehr			
	einfache	10		
	mit Antwortkarte	20		
Drucksachen freizumachen	bis 20 g	7	je 50 g	10
	über 20 bis 50 g ...	10		
	„ 50 „ 100 g ...	15		
	„ 100 „ 250 g ...	25		
	„ 250 „ 500 g ...	50		
	Höchstgewicht 500 g		**Höchstgewicht 3 kg,** Bücher 5 kg; nach Frankreich allgemein 5 kg	
Päckchen freizumachen	bis 2 kg	70	je 50 g	20
			mindestens	80
	Höchstgewicht 2 kg		**Höchstgewicht 1 kg**	
k e i n e Wertangabe			nur nach bestimmten Ländern (Auskunft am Schalter – Briefpostbuch Abt. A, Anl. 3)	

Die gebräuchlichsten Verkehrszeichen

Warnzeichen






Kinder — Fußgängerüberweg — Tiere — Wildwechsel — Allgem. Gefahrstelle






Querrinne — Engpaß — Gefährliches Gefälle — Schleudergefahr — Kurve




Gegenverkehr — Kreuzung — Baustelle

Hinweiszeichen









Fernsprechstelle — Parkplatz — Vorsichtzeichen — Hilfsposten — Pannenhilfe — Tankstelle









Vorwegweiser — Wegweiser für Lastkraftwagenverkehr — Vorwegweiser für Lastkraftwagenverkehr — Ortstafel (Rückseite)

Herausgeber: Großhandels- und Lagerei-Berufs-Genossenschaft Mannheim – – Grafische Gestaltung und Tiefdruck: Timm KG., Hamburg 11, Rödingsmarkt 19-20, Telefon: 34 40 68 / 69

Gebots- und Verbotszeichen








Verkehrsverbot für Fahrzeuge aller Art — Verbot einer Fahrtrichtung oder Einfahrt — Halteverbot — Zwei- und mehrspurige Fahrzeuge dürfen nicht überholt werden — Verbot höherer Geschwindigkeit als 30 km je Stunde — Verbot der Durchfahrt bei Gegenverkehr









Vorfahrtstraße — Bundesstraßen-Nummernschild — Parkverbot — Parkverbot für längere Straßenstrecke — Parkverbot von 17—20 Uhr









Verkehrsverbot für Kraftwagen — Verkehrsverbot für Krafträder — Verkehrsverbot für Fahrräder — Verkehrsverbot für Lastkraftwagen über 9 t — Verkehrsverbot für Kraftwagen an Sonn- und Feiertagen — Verkehrsverbot für Krafträder an Sonn- und Feiertagen










Verkehrsverbot für Fahrräder an Sonn- und Feiertagen — Verkehrsverbot für Fahrzeuge über 2 m Breite — Verkehrsverbot für Fahrzeuge über 3 m Höhe — Verkehrsverbot für Fahrzeuge über 5,5 t Gesamtgewicht — Verkehrsverbot für Fahrzeuge üb. eine bestimmte Achslast — Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung







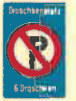



Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Rechts — Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Geradeaus — Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Rechts abbiegen — Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Rechts abbiegen oder geradeaus — Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Links oder rechts abbiegen — Kreisverkehr: Vorgeschriebene Fahrtrichtung Rechts. Alle Fahrzeuge im Kreisverkehr haben Vorfahrt





Fahrbahn rechts — Gebot für Fußgänger — Gebot für Radfahrer — Gebot für Kraftfahrzeuge — Gebot für Reiter (Verbot für alle anderen) — Haltezeichen für Zollstellen








Droschkenplatz — Vorfahrt achten! — Halt! Vorfahrt achten! — Einbahnstraße — Gegenverkehr muß warten